Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4941**

16. Wahlperiode 30. 03. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Irmingard Schewe-Gerigk und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Öffentlich-Private Partnerschaften im Verkehrs- und Bauwesen

Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Verkehrs- und Bauwesen (Bundestagsdrucksache 16/4356) geht nicht auf alle gestellten Fragen ein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung mit der Evaluierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes begonnen?

   In wie vielen Monaten ist mit den Ergebnissen dieser Evaluierung zu rechnen?

2. Worauf gründet sich die Aussage der Bundesregierung in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 16/4356, dass durch das ÖPP-Beschleunigungsgesetz die gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Bereichen Vergaberecht, Steuerrecht, Haushaltsrecht, Gebührenrecht sowie bei der Finanzierung verbessert worden wären?

3. Inwieweit ist die Bundesregierung an der Vorbereitung zur Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes beteiligt, und welcher Zeitrahmen ist dafür vorgesehen?

4. In welcher Weise müssen in der Wirtschaftlichkeitsprüfung für ein ÖPP-Projekt auch die Kosten einberechnet werden, die entstehen, wenn der öffentliche bzw. staatliche Vertragspartner die laufenden monatlichen Kosten für die Unterhaltung des Projektes aus Krediten finanzieren muss?

5. Mit welchen Maßnahmen sollen konkret bei ÖPP-Verkehrsprojekten die Rahmenbedingungen verbessert werden?

6. Wie bewertet die Bundesregierung die bisher uneinheitlich weit fortgeschrittene Einrichtung von ÖPP-Kompetenzzentren in den einzelnen Bundesländern?

7. Ist von Seiten der Bundesregierung die bundesweite Vereinheitlichung der kommunalen Aufsichtsbehörden geplant, und wenn ja, wie soll diese erreicht werden?

8. Wo sieht die Bundesregierung verfassungsrechtliche Grenzen in welchen Artikeln des Grundgesetzes für die Anwendung von ÖPP?

9. Inwieweit wird die Bundesregierung den Nachweis der Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten über den gesamten Lebenszyklus verankern?

10. Wer entscheidet darüber, ob die Maßnahme eines ÖPP-Projektes wirtschaftlich ist, und mit welcher Sicherheit ist dies heute schon feststellbar?
11. Wird es eine zentrale Stelle geben, die die Wirtschaftlichkeitsprüfungen überwacht?

    Wenn ja, wie ist der Stand der Vorbereitungen?

    Wenn nein, warum nicht?

    Ist eine solche Stelle auf Länder- oder Bundesebene geplant?
12. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung sicherstellen, dass zur umfassenden Beurteilung der Wirtschaftlichkeitsprüfung neben den Barwerten auch die Summe der Zeitwerte in die Entscheidung über die Art der Finanzierungsform einfließen muss?
13. Inwieweit kann eine im Vergleich zu konventionellen Finanzierungsformen langfristige Bindung der öffentlichen Hand durch ÖPP-Projekte ihre Handlungsmöglichkeiten einschränken?
14. Inwieweit will die Bundesregierung sicherstellen, dass bei ÖPP-Projekten bundesweit private Leistungen bei Insolvenz des privaten Partners weiter erfolgen, und welche konkreten Maßnahmen zur bundesweiten Vereinheitlichung sind dafür geplant?
15. Mit welchen Mitteln will die Bundesregierung eine vereinfachte Ausstiegsmöglichkeit aus dem ÖPP-Vertrag für die öffentliche Seite sicherstellen, und wie soll dies in der Gesetzesnovellierung verankert werden?
16. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass ÖPP-Projekte trotzt erfolgter Wirtschaftlichkeitsprüfung überdimensioniert geplant werden?

    In welcher Weise will die Bundesregierung der Gefahr vorbeugen?
17. Sollen im Rahmen der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes auch größere Verkehrsprojekte als sog. F-Modell geplant, gebaut und betrieben werden dürfen als bisher?

    Wenn dies der Fall ist, welche Straßenkategorien sollen zusätzlich als F-Modell betrieben werden dürfen, und welche Länge sollen die Streckenabschnitte derartiger Verkehrsprojekte zukünftig haben dürfen?
18. Inwieweit wären bestehende A- und F-Modelle mit der Einführung einer PKW-Vignette zu einem späteren Zeitpunkt vereinbar?
19. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung in Zukunft sicherstellen, dass die Zuverlässigkeit der Bedarfsabschätzung bei künftigen ÖPP-Projekten gegeben ist, vor dem Hintergrund, dass die als F-Modell bezeichnete Warnowquerung in Rostock deutlich zeigt, dass trotz erfolgter Wirtschaftlichkeitsuntersuchung das realisierte Projekt nicht wirtschaftlich sein muss?
20. Welche Anreize für Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien bei ÖPP-Projekten plant die Bundesregierung bei der Novellierung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes festzusetzen?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die Verteilung der 46 ÖPP-Projekte im Hochbau auf die einzelnen Bundesländer?
22. Wie bewertet die Bundesregierung die Verteilung der ÖPP-Projekte im Tiefbau auf die einzelnen Bundesländer?
23. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass auf einzelne Bundesländer vergleichsweise viele ÖPP-Projekte fallen, auf andere hingegen keine?

24. Wie teilen sich, aufgeschlüsselt nach einzelnen Projekten, die 1,4 Mrd. Euro Investitionssumme der 46 Projekte im Hochbau auf?
25. Wie viele ganzheitliche ÖPP-Projekte gibt es derzeit in der Planung bzw. in der Umsetzung im Bundesgebiet im Tiefbau, und wie hoch ist das Gesamtvolumen dieser Investitionen aufgeschlüsselt nach Projekten?
26. Wie verteilen sich, aufgeschlüsselt nach Projekten, die ganzheitlichen ÖPP-Projekte im Tiefbau?
27. Um welche Verbands- und Unternehmensvertreter, die im Dialog mit den für ÖPP zuständigen Arbeitsgruppen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD im Deutschen Bundestag und in den Bundesministerien sowie der PPP Task Force (PPP: Public Private Partnership) stehen, handelt es sich namentlich, und welchen Themenschwerpunkten lassen sie sich zuordnen?
28. Werden bzw. wurden die Verbands- und Unternehmensvertreter, die den Dialog der Bundesregierung über ÖPP mitgestalten bzw. mitgestaltet haben, für ihre Teilnahme an diesem Dialog vergütet oder in anderer Weise entschädigt?
29. Wie positioniert sich die Bundesregierung in Bezug auf ÖPP zu dem Vorwurf des Bundesrechnungshofes, dass bei einer Einbeziehung von Lobbyisten die „Neutralität des Verwaltungshandelns“ (Süddeutsche Zeitung vom 8. Februar 2007) gefährdet sei?
30. Wie kann bei einer engen Zusammenarbeit von privaten ÖPP-Beratungsunternehmen mit der PPP Task Force ein ergebnisoffener Prozess gewährleistet werden?

    Wie oft wurde von diesen privaten Beratungsunternehmen von ÖPP abgeraten?
31. In welchen deutschen Kommunen mussten für welche ÖPP-Projekte Kredite in welcher Höhe aufgenommen werden?

    In welcher Weise wurden die Zinsen für diese Kredite in die jeweiligen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einbezogen?
32. Welche Indikatoren zeigen für die Bundesregierung an, dass ein bereits vertraglich geschlossenes ÖPP-Projekt gescheitert ist?
33. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Definition die bereits fertiggestellten ÖPP-Projekte „Feste Warnowquerung Rostock“ und „Travequerung Lübeck“?

Berlin, den 30. März 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333